Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2016–2017

Aanhangsel van de Handelingen

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

354

Vragen van de leden **Monasch** (PvdA) en **Van Helvert** (CDA) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over *het bericht «Schiphol dreigt veel eerder «vol» te raken dan voorzien»* (ingezonden 10 oktober 2016).

Antwoord van Staatssecretaris **Dijksma** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 1 november 2016).

Vraag 1
Bent u bekend met het bericht «Schiphol dreigt veel eerder «vol» te raken dan voorzien»?[1]

Antwoord 1
Ja.

Vraag 2
Deelt u de stelling dat Schiphol eerder dreigt vol te lopen dan voorzien?

Antwoord 2
Ja. In de Gebruiksprognose 2016 is door Schiphol uitgegaan van 470.800 vliegtuigbewegingen voor het gebruiksjaar 2016. Naar verwachting zullen er in gebruiksjaar 2016 rond de 475.000 bewegingen worden uitgevoerd. In de Gebruiksprognose 2017, welke de Kamer gelijktijdig met de beantwoording van deze vragen ontvangt, wordt uitgegaan van 492.100 vliegtuigbewegingen in het gebruiksjaar 2017.
Hiermee komt het bereiken van 500.000 vliegtuigbewegingen eerder in zicht dan oorspronkelijk voorzien was.

Vraag 3
Klopt de berichtgeving dat het aantal nachtvluchten op Schiphol in de Gebruiksprognose 2017 oploopt naar 32.000?

Antwoord 3
Ja, volgens de Gebruiksprognose 2017 verwacht Schiphol in gebruiksjaar 2017 in totaal 31.600 nachtvluchten.

[1] de Volkskrant, 1 oktober 2016 (http://www.volkskrant.nl/economie/schiphol-dreigt-veel-eerder-vol-te-raken-dan-voorzien~a4387188/).

ah-tk-20162017-354
ISSN 0921 - 7398
's-Gravenhage 2016

Vraag 4
Klopt het bericht dat Schiphol tegen de afspraken in niet tot een vermindering van de nachtvluchten wil overgaan?

Antwoord 4
Over de gerealiseerde hinderbeperking door glijvluchtlandingen en het aantal nachtvluchten dat op basis hiervan is toegestaan, bestaat al enige tijd discussie tussen de delegaties in de Omgevingsraad Schiphol (ORS). Daarom heb ik in mijn adviesaanvraag aan de ORS van 14 maart 2016 over de toekomstbestendigheid van het nieuwe normen- en handhavingstelsel[2] (oftewel de middellange termijn ontwikkeling van Schiphol) nadrukkelijk aangegeven dat de invulling van die afspraak over de nachtvluchten als onderwerp van bespreking tussen partijen in het College van Advies ORS moet worden geagendeerd. Ik heb inmiddels de ORS opgeroepen om uiterlijk 1 december 2016 met een plan van aanpak te komen voor de gehele adviesaanvraag. In dit plan van aanpak komt te staan hoe de komende tijd de elementen van de adviesaanvraag, waar de nachtvluchten onderdeel van zijn, binnen de ORS behandeld zullen worden en hoe dit zal leiden tot een advies.
Voor de besprekingen over de hinderbeperking door glijvluchtlandingen is daarbij een correcte feitenbasis van belang. Zoals ik al eerder heb aangegeven in reactie op de schriftelijke vragen van het lid Belhaj (D66) (Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2015–2016, nr. 3519), wil ik inzicht krijgen in geluidseffecten indien deze berekend worden conform de nieuwste inzichten. Hiertoe heb ik besloten, omdat de Commissie m.e.r. in een tussenadvies op het MER heeft aangegeven dat de berekeningen van geluidseffecten met actuelere rekenvoorschriften berekend kunnen worden. Deze nieuwe berekeningen kunnen als deze gereed zijn betrokken worden bij de besprekingen over de nachtvluchten.
Mocht er uiteindelijk echter geen overeenstemming komen tussen de partijen op dit punt van de nachtvluchten, dan zal ik mijn standpunt bepalen.

Vraag 5
Deelt u de mening van de directeur van Schiphol dat de afspraken uit het Alders-akkoord de groei van Schiphol niet remmen?

Antwoord 5
Ik deel de analyse van de directeur van Schiphol dat passagiersgroei mogelijk blijft doordat vliegtuigen groter worden en de bezettingsgraad nog verder toe kan nemen. Verder heeft het kabinet extra capaciteit gecreëerd voor niet-mainportgebonden verkeer op de luchthavens van Eindhoven en Lelystad. Hierdoor kan de capaciteit op Schiphol zo veel mogelijk worden benut door mainportgebonden verkeer. Op Eindhoven wordt inmiddels gebruik gemaakt van deze capaciteit. Lelystad zal naar verwachting vanaf april 2018 geopend zijn.
Dat neemt niet weg dat de grens van de afgesproken 500.000 vliegtuigbewegingen nu wel in zicht komt. Over de groei boven de 500.000 vliegtuigbewegingen na 2020 is afgesproken dat indien er milieuruimte is om meer bewegingen te realiseren, deze ruimte voor de helft kan worden benut voor verdere luchthavenontwikkeling en daarmee voor de helft ten goede komt aan de omgeving (ook bekend als de 50/50 verdelingsregel). Ik heb de ORS gevraagd om de concrete invulling van de 50/50-verdeling mee te nemen in de adviesaanvraag over de toekomstbestendigheid van het nieuwe normen- en handhavingsstelsel. Via deze 50/50 verdelingsregel zal uiteindelijk de verdere groei van Schiphol worden vormgegeven.
Verantwoorde groei voor Schiphol in overleg met de omgeving is voor mij dan ook het uitgangspunt. De afgesproken volumeplafonds zijn niet heilig, mits er in goed overleg met de omgeving nieuwe afspraken worden gemaakt. Dat is een absolute voorwaarde.
Schiphol heeft overigens meermaals aangegeven de afspraak te respecteren dat tot en met 2020 maximaal 500.000 vliegtuigbewegingen per jaar plaatsvinden. Dit betekent dus zoals gezegd dat de komende jaren nog beperkte groei in vliegtuigbewegingen mogelijk is, en dat het aantal passagiers kan doorgroeien als gevolg van grotere vliegtuigen en hogere

[2] blg-738802 bij Kamerstuk 29 665, nr. 224

bezettingsgraden. Tegelijkertijd loopt Schiphol als gevolg van de snelle groei van de afgelopen jaren tegen operationele knelpunten bij de groei naar 500.000 vliegtuigbewegingen. Daarom wordt nu ingezet op tijdelijke maatregelen om de periode te overbruggen tot de oplevering van de nieuwe pier in 2019 en de nieuwe terminal in 2023. Op deze manier wordt ervoor gezorgd dat Schiphol klaar is voor verdere groei in de toekomst. Naast milieuruimte is tenslotte ook operationele capaciteit nodig (zoals de terminal en gate-capaciteit).

Vraag 6
Deelt u de mening van de bewoners van de Omgevingsraad Schiphol (ORS) dat Schiphol de afspraken uit het Alders-akkoord schendt? Zo nee, waarom niet? Zo ja, hoe gaat u ingrijpen om ervoor te zorgen dat de afspraken worden nageleefd?

Antwoord 6
Zie het antwoord op vraag 4.

Vraag 7
Hoe denkt u, nu het overleg tussen de ORS en Schiphol is vastgelopen, dat de gesprekken weer hervat kunnen worden? Zijn daarbij beleidsmaatregelen van uw kant te verwachten?

Antwoord 7
Ik deel niet het beeld dat de gesprekken zijn vastgelopen. De ORS geeft zelf aan in zijn advies op de Gebruiksprognose 2017 dat de ontwikkeling van het aantal nachtvluchten in verhouding tot de eerder tussen partijen gemaakte afspraken de noodzaak onderstreept dat partijen spoedig in het beraad over de middellange termijnontwikkeling tot afspraken komen. Zie verder het antwoord op vraag 4 over de stand van zaken van deze adviesaanvraag.